

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Obsah

B.1. Souhrnná technická zpráva	2
B.1.1 Zhodnocení staveniště	2
B.1.2 Průzkumy a podklady	2
B.1.3 Ochranná pásma	2
B.1.4 Koncepce stavby	3
B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek	11
B.1.6 Příprava pro výstavbu	11
B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí	12
B.1.8 Výjimky z předpisů	12
B.2 Provozní a dopravní technologie	13
B.3 Vliv na životní prostředí	14
B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí	14
B.3.2 Životní prostředí a odpady	14
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby	18
B.5. Energetické výpočty	20
B.6. Protikoroze ochrana	20
B.7. Graf dynamického průběhu rychlostí	20
B.8. Dopravní opatření	20
B.9. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	20
B.10. Úspora energie a ochrana tepla	20
B.11. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	20
B.12. Ochrana obyvatelstva	20
B.13. Bezbariérové užívání	21

B.1. Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

V rámci stavby dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení, úpravě železničního svršku a přejezdové konstrukce a k rekonstrukci elektrické přípojky pro napájení nového technologického domku v blízkosti přejezdu v evid. km 24,981. Zvýší se bezpečnost jízdy silničních i železničních vozidel a komfort obsluhujících zaměstnanců.

Dopravní nároky na dopravní infrastrukturu v okolí stavby nejsou významné, většina strojů a materiálu je možné dopravit po silnici nebo železnici.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- bude postaven nový technologický domek (RD) u přejezdu v evid. km 24,981
- budou osazeny dva výstražníky s celými závory s plastovými světelnými skříněmi na nové betonové základy
- výstražníky budou vzhledem k místním poměrům umístěny do betonové zídky, kde bude zabetonován základ TIHIZ a pro přístup udržujících pracovníků budou vybudovány přístupové plošiny se zábradlím
- bude provedena nová kabelizace k výstražníkům, počítačům náprav, předvěsti PŘTL a budou položeny nové vazební kabely
- bude realizována úprava elektrické přípojky pro nový RD
- bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu a navazujícího železničního svršku s úpravou navazující vozovky

Hodnocení staveniště z hlediska životního prostředí je řešeno v bodě B.3.

B.1.2 Průzkumy a podklady

Projektová dokumentace je zpracována na základě požadavku zadavatele obsažených ve zvláštních technických podmínkách v rámci výběrového řízení dodavatele projektové dokumentace. Byly dodrženy obecné technické požadavky na výstavbu. Jako dalších podkladů bylo použito:

- podklady pro zadání projektové dokumentace
- předchozí stupeň projektové dokumentace
- příslušné normy a předpisy
- zaváděcí a vzorové listy
- místní šetření projektanta přímo na místě
- zápisy z jednání, vstupní porada
- smlouva o dílo
- směrnice generálního ředitele č. 11/2006 v platném znění
- katastrální mapy
- vyjádření jednotlivých správců sítí
- příslušné normy a předpisy
- geodetické zaměření

B.1.3 Ochranná pásma

- v průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem:
 - SŽDC, s.o. - SSZT
 - SŽDC, s.o. - SEE
 - SŽDC, s.o. - TÚDC
 - ČEZ Distribuce, a.s.
 - GasNet, s.r.o.

- VAK Beroun, a.s.
- Česká telekomunikační infrastruktura a.s.
- seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace – viz. H. Doklady. Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat.
- stavba se nenachází v blízkosti chráněné krajinné oblasti. V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky. Stavba se nachází na pozemcích SŽDC, s.o., Obce Lochovice a Středočeského kraje.
- stavba bude prováděna v obvodu dráhy převážně na drážním pozemku. V prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby nedojde k žádnému kácení. V případě nutnosti bude provedeno pouze vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil.
- při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Není nutné žádat o vydání závazného stanoviska dle ust. §14 odst. 2 lesního zákona.

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1 Účel stavby

Účelem stavby je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v evid. km 24,981 (P597) na trati Lochovice - Zadní Třeboň. V rámci stavby dojde k výstavbě dvou nových výstražníků s celými závory „A“ a „B“ a k výstavbě nového technologického betonového domku (RD) v blízkosti přejezdu P597. Je navržen přejezd reléového typu s ohledem na již použité typy přejezdů na trati. Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích jsou navrženy počítače náprav, jejich výstroj bude umístěna ve stávajícím RD PZS km 94,654.

Vše je patrné z výkresové dokumentace.

Stavba je situována takto:

- | | |
|--|----------------------|
| - Začátek výkopových prací | km 24,247 |
| - Začátek úpravy geometrické polohy koleje | km 24,914 709 |
| - Začátek výměny železničního svršku | km 24,935 709 |
| - Konec výměny železničního svršku a konec úprav GPK | km 24,985 709 |
| - Konec výkopových prací | km 25,552; km 94,548 |

B.1.4.2 Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách a podmínky uvedené v příslušných vyhláškách SŽDC (ČD). Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení SŽDC (ČD), TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pro stavbu na dráze platí ve všech jejích částech podmínky uvedené v Technických a kvalitativních podmínkách SŽDC (ČD), schválených pod č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000 včetně následných změn a aktualizací. Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení nebude doplněno dle vyhlášky 577/2004Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé z důvodu umístění železničního přejezdu v extravilánu.

B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení

- požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na které jsou vydány vzorové listy SŽDC, s.o (ČD), TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí
- vzhledem k povaze stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky na architektonicko-urbanistické řešení

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standardu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na drahách.

B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

- PS 01 – PZS v km 24,981

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 24,981 na trati Lochovice - Zadní Třebáň. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“ a „B“ s jednou světelnou skříní s pozitivní signalizací a závorovým stojanem s celou závorou.

Výstražník bude vzhledem k místním poměrům umístěn na atypických základech TIIIZ a pro přístup udržujících pracovníků bude vybudována přístupová plošina se zábradlím. Nové základy budou osazeny do nových umístění. Z důvodu osazení bude proveden výkop, který bude částečně zasahovat i do stávající konstrukce vozovky. V takovém případě bude v místě výkopu zřízena nově konstrukce vozovky a obnova odvodnění bude-li stavbou ovlivněno.

Nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích jsou v rámci tohoto PS navrženy počítače náprav se směrovými výstupy a překlenutými počítačícími úseky. Počítače náprav PBLL2 a PBLL3 se směrovými výstupy budou umístěny min. 5m od hrany komunikace přejezdu. Dle provedených výpočtů přibližovacích úseků viz. bod 3.5. Výpočet PZS, bude pro spouštění výstrahy na přejezdu v lichém směru (od Zadní Třebáně) použit počítač náprav PBLL1, který bude z důvodu přepočtu rychlosti PZZ z 50km/h na 60km/h v km 24,500 demontován a posunut do km 24,247. V sudém směru (od Lochovic) bude použit stávající počítač náprav PBLL5 v km 25,750. Výstroj počítačů náprav bude umístěna ve stávajícím RD PZS km 94,654. Zároveň bude v kolejišti provedena úprava zemnění jako ochrana proti přepětí nových počítačů.

Nová technologická část pro přejezd v km 24,981 bude umístěna do nového technologického domku (RD) v km 24,955, který bude umístěn vlevo ve směru staničení ve vzdálenosti 6m od osy koleje, tak aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdech. Rozhledové poměry jsou zakresleny na v. č. 0107. Nový RD bude zavedeného typu, betonový s automatickou regulací vnitřní teploty a bude umístěn na pozemku obce Lochovice. Obec Lochovice v současné době plánuje výstavbu chodníku a s tím spojenou výstavbu nového přechodu pro chodce přes železniční přejezd v km 24,981. Z tohoto důvodu bude nový RD připraven pro doplnění zabezpečovacího zařízení, které je plánováno v rámci výstavby chodníku obcí Lochovice.

Nové PZS bude zapojeno do systému DOZ v traťovém úseku Zdice - Protivín. Indikace budou použity stávající, které jsou umístěny na JOP v ŽST Březnice. V ŽST Lochovice je umístěna součtová indikace „pohotovostního stavu PZS“ na desce nouzových obsluh.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle Technické specifikace č. 2/2007-Z vydané pod č.j.: 32729/07-OP ze dne 1.11.2007. Záznamové zařízení musí umožňovat napojení k nadřazenému lokálnímu diagnostickému systému typu LDS - 3 a jako součást dodávky se požaduje i zařízení pro snímání výstupních dat.

Pro přenos signálů počítačů náprav bude mezi novým RD PZS km 24,981 (TL1) a stávajícím RD PZS km 94,654 (ZL9) položen nový kabel č.402. Pro přenos indikací a opakovačů relé počítače náprav bude mezi novým RD PZS km 24,981 (TL1) a stávajícím RD PZS km 94,654 (ZL9) položen nový kabel č.801. Zároveň bude v rámci výkopových prací položen od návěstidla TL nový kabel č.112 k předvěsti PřTL. Typy kabelů jsou blíže specifikovány v bodě 3.6. Kabelizace.

Přejezd nebude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004.

Dále bude provedeno připojení nového telefonního objektu VTO, který bude umístěn na novém RD se skříňkou místního ovládání přejezdu, na venkovní stěně v místě zajištění viditelnosti na železniční přejezd.

Do nově zřizovaného výkopu od km 24,247 až ke stávajícímu RD „ZL9“ v km 94,522 v celkové délce 1880m bude uložena HDPE trubka 40/33 modré barvy. Na celé strase trubky HDPE budou umístěny 3 kabelové komory, konkrétně na začátku pokládky v km 24,247, u nově zřizovaného RD „TL1“ a u stávajícího RD „ZL9“. Po dokončení pokládky nové trubky HDPE bude provedeno předepsané měření a bude provedena kalibrace a hermetizace HDPE za účasti správce zařízení.

Pro napájení nového RD PZS km 24,981 (TL1) je navrženo využít stávající elektrickou přípojku v ŽST Lochovice, ze které je rovněž napojen RD PZS km 94,654 (ZL9). V rámci SO 01 bude položen nový napájecí kabel č. 901 typu AYKY-J 4x50mm² místo stávajícího napájecího kabelu č. 302 typu AYKY 4x25mm², který bude demontován a bude vybudován nový rozvaděč KS 09 u RD PZS km 94,654 (ZL9) místo stávajícího rozvaděče KS 09. Elektrická přípojka je řešena v rámci samostatného stavebního souboru SO 01.

V rámci rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 24,981 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce. Stavební část bude řešena v samostatném stavebním souboru SO 02.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována. Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC (ČD), zejména dle předpisu T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

- **SO 01 – Elektrická přípojka**

V rámci stavby tohoto stavebního objektu je navrženo využít pro napájení nového RD PZS km 24,981 (TL1) stávající elektrickou přípojku v ŽST Lochovice, ze které je rovněž napojen RD PZS km 94,654 (ZL9). Jedná se o stávající rozvaděč KSL 01 u stavědla č. 1 ze kterého je vyveden přívodní kabel B22 typu AYKY 4x50mm² ze stávajících 32A pojistek, které budou z důvodu nevyhovující impedance při provedeném výpočtu vyměněny za 25A pojistky.

Kabel B22 typu AYKY 4x50mm² je ukončen ve stávajícím rozvaděči KS 09 u RD PZS km 94,654 (ZL9) na stávajících 25A pojistkách. Stávající rozvaděč KS 09 u RD bude demontován a nahrazen novým rozpojovacím rozvaděčem obsahujícím dvě sady pojistkových spodků (např. PRS 2). Jedna sada bude doplněna o nové 20A pojistky ze kterých bude napojen stávající rozvaděč R 08 v RD PZS km 94,654 (ZL9). V rozvaděči R 08 v RD bude

muset být provedena výměna stávajícího hlavní jističe J1K82 - 21A za nový jistič B16/3 z důvodu snížení hodnoty pojistek v novém rozvaděči KS 09 (rozpojovací rozvaděč) z 25A na 20A a dodržení selektivity. Dále bude v rozvaděči R 08 v RD demontován stávající 1f jistič 15A a oddělovací transformátor ze kterého je napojen stávající kabel č. 302 typu AYKY 4x25mm² ve správě OŘ Praha - SSZT Praha západ. Kabel č. 302 typu AYKY 4x25mm² bude rovněž demontován a bude nahrazen novým kabel č. 901 typu AYKY 4-Jx50mm², který bude napojen z nového rozpojovacího rozvaděče (KS 09) z nových 16A pojistek, kterými bude osazena druhá pojistková sada v novém rozpojovacím rozvaděči.

Ukončení nového kabelu č. 901 typu AYKY 4-Jx50mm² bude u nového RD PZS km 24,981 (TL1) provedeno v novém plastovém pilířovém rozvaděči R0 - SS100, který bude umístěn vedle stávajícího RD PZS km 24,981 (TL1). V novém rozvaděči R0 - SS100 bude umístěn hlavní 3P vypínač např. IS-16/3. Z nového pilířového rozvaděče R0 - SS100 bude napojen nový nástěnný rozvaděč R1 v RD pomocí kabelu č. 902 typu CYKY 4-Jx10. V novém nástěnném rozvaděči R1 v RD bude elektrická přípojka chráněna pomocí kombinovaného svodiče přepětí B+C.

- SO 02 – Přejezdová konstrukce v km 24,981

Projekt vychází ze zadání stavby, z geodetického zaměření stávajícího stavu a ze znalosti místních poměrů. Návrh rekonstrukce přejezdu uvažuje se středním dopravním zatížením silniční dopravou na silnici II. třídy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení jsou samostatnou součástí projektu.

Směrové poměry koleje

Kolej v místě přejezdu zůstane v přímé bez převýšení, úprava GPK se provede v délce 71m strojní podbíječkou – v koleji před přejezdem a v místě přejezdu. Těsně za přejezdem následuje kolej na železničním mostě – rovněž v přímé.

Osa vozovky svírá s osou koleje úhel křížení 96°.

Osa je navržena tak, že v začátcích a koncích úseků jsou vždy minimálně dva počáteční/koncové body se směrovými posuny rovny nule.

Směrové parametry byly navrženy s ohledem na stávající osu koleje, tak aby byly minimalizovány boční posuny.

Sklonové poměry koleje

V daném úseku niveleta koleje zůstane zachována ve klesání. Bude zřízen lom sklonu ve staničení dle tabulky níže.

Niveleta temene kolejnice je navržena tak, že v začátcích a koncích úseků jsou vždy minimálně dva počáteční/koncové body s výškovými posuny rovny nule.

Sklonové parametry byly navrženy s ohledem na stávající niveletu temene kolejnice, tak aby byly minimalizovány zdvihy a poklesy nivelety TK a respektovány stávající objekty.

Tabulka navržených směrových poměrů koleje:

staničení	výška[B.p.v.]	sklon[‰]	délka[m]	Rv[m]	tz[m]	yv[m]
km 24,914 709	303,884	stáv. / -15,014	45,255			
km 24,959 964	303,204	-15,014 / -5,960	25,745	2000	9,054	0,020
km 24,985 709	303,051	- 5,960 / stáv.				

Konstrukce přejezdu

Přejezdová konstrukce nově budovaného přejezdu šířky 6,00m je navržena celopryžová rozebíratelná se závěrnými zídkami z betonových prefabrikátů. Přejezdovou konstrukci tvoří vnitřní a vnější panely, s celkovým počtem 6 skladebných modulů délky 1,20m.

Vnější panely budou na straně u koleje uloženy na opěrky, na opačné straně budou uloženy na betonových závěrných zídkách uložených na cementovou maltu a základový prefabrikát uložený na podkladní vrstvu ze šterkodrtě fr. 0/16. Rozměr jednoho vnějšího panelu je 1200 x 910 [mm], použití vnějších panelů těchto rozměrů se dosáhne minimální vzdálenosti 200mm mezi hlavou pražce a závěrnou zídkou.

Úhel křížení železniční trati a komunikace na přejezdu zůstane 96°. Celková šířka nového přejezdu 7,20m pro vozovku šířky 6,00m je dána jednak úhlem křížení a jednak modulovou skladbou konstrukčních dílů přejezdu.

V celé šířce přejezdu bude provedeno zhutnění šterkového lože mezi pražci a za hlavami pražců pěchem. Upevnění v místě přejezdů bude použito v antikorozi úpravě.

Konstrukce vozovky

Před a za vlastním silničním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace. Navržený stav kopíruje průběh stávající místní komunikace. Úhel křížení železniční trati s komunikací je 96°.

Konstrukce vozovky bude upravena ve vzdálenosti 5,00m na obě strany od osy koleje.

Nová konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D0–N1–TDZ II, podloží P III.

Skladba vozovky:

-	Asfaltový beton pro obrus. vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
-	Spojovací postřik (0,3 kg/m ²)	PSA	(0,3 kg/m ²)	ČSN 73 6129
-	Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
-	Spojovací postřik (0,3 kg/m ²)	PSA	(0,3 kg/m ²)	ČSN 73 6129
-	Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+	90 mm	ČSN EN 13108-1
-	Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	200 mm	ČSN 73 6121
-	Šterkodrt' 0/32, A	ŠD	min. 250 mm	ČSN 73 6126-1

Deformační moduly:

-	na zemní pláni	$E_{def,2} \geq 45 \text{ MPa}$
-	na konstrukční vrstvě ze ŠD	$E_{def,2} \geq 90 \text{ MPa}$
-	na konstrukční vrstvě z MZK	$E_{def,2} \geq 150 \text{ MPa}$

V odkrytých kynetách je výška skladby stejná, jaká je v navazující silnici. V místech navázání na stávající asfaltový povrch vozovky se stávající asfaltová plocha odfrézuje v tloušťkách min. 0,04 m a 0,07 m. Složení vrstev a místa frézování, případně zřízení celé skladby je patrné z výkresové dokumentace.

Příčný sklon vozovky bude v blízkosti přejezdu totožný s podélným sklonem tratě. Průběh nivelety vozovky silnice zůstane téměř zachován, úprava povrchu vozovky v těsném okolí přejezdu je patrná z výkresů.

V místech stávajícího a navrženého asfaltového krytu a styku přejezdové konstrukce s novým asfaltem dojde k zalití styčné spáry pružnou asfaltovou zálivkou.

- Dopravní značení

V rámci tohoto stavebního objektu dojde k obnovení vodorovného dopravního značení, úprava svislého dopravního značení bude řešena v PS 01.

Železniční svršek

V km 24,935 709 před přejezdem a km 24,985 709 za přejezdem se kolejnice odříznou pilou a po rozebrání přejezdu se kolej v délce 50,00m vyjme. Řez před přejezdem se provede v místě vyhovujícím přesné délce nových kolejnic. Železniční svršek se v délce 50,00m nahradí svrškem novým včetně šterkového lože.

Nový svršek je navržen sestavy 49 E1 na nových betonových pražcích B 91S s rozdělením pražců „u“. Pouze poslední dva pražce v druhém kolejovém poli (těsně před mostem) budou dřevěné z nového materiálu, neboť k nim budou vrtulemi uchyceny první dva L profily mostové přídržnice. Mostová přídržnice musí být před rekonstrukcí přejezdu a železničního svršku demontována a poté navracena do původního umístění.

Upevnění bude pružné svěrkami Skl 14 a to v celé délce rekonstrukce. V místě přejezdové konstrukce budou upevňovadla v antikorozním provedení

Kolejnice tv. 49 E1 budou v místě přejezdu použity nové, v délce pásů 25m, neděrované. Kolejové lože bude z drceného kameniva frakce 32 - 63mm v min. tloušťce 350mm pod ložnou plochou pražce. Po odstranění stávajícího kolejového lože v přejezdu se plášť tělesa železničního spodku v oblasti přejezdu řádně zhutní vibrační deskou o hmotnosti min. 750 kg a bude na PTŽS uložena separační geotextilie.

Kolejové lože bude od začátku kladení k začátku mostu nad stokou v délce 35,8m otevřené a od tohoto místa až k začátku přejezdu v délce 5,8m zapuštěné. Přejíždění drážní stezky na povrch zapuštěného lože se provede ve sklonu 1:12.

Geometrická poloha koleje (GPK) se upraví dvojitým podbitím v délce 71m dvakrát. V místě přejezdu bude na v délce 10m kolej podbita třikrát z důvodu řádné stability koleje.

- Bezстыková kolej

Do bezстыkové koleje bude svařen celý úsek, na kterém bude provedena rekonstrukce železničního svršku. V rámci úpravy směrové a výškové polohy koleje dle projektu bude provedena úprava upevňovací teploty BK. Zřizování bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů. V rámci zřízení BK bude nutno doložit polohu koleje v souladu s platným zněním předpisů metodou APK.

Železniční spodek

Odvodnění spodní stavby přejezdu se neprovádí, neboť je těleso dráhy dostatečně odvodněno jednak do svahu nízkého náspu před přejezdem a jednak do systému odvodnění přilehlých mostů. Geotechnický průzkum nebyl v daném případě nutný, neboť se při rekonstrukci přejezdu do železničního spodku nezasahuje.

B.1.4.5 návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby

Při provádění výstavby se doporučuje následující postup stavebních prací:

1. kabelizace
2. kolejové úpravy – provedení stavební části
3. osazení výstražníků
4. závěrečné úpravy v okolí železničního přejezdu
5. doplnění a úpravy reléových stojanů
6. přepojení, provedení oživení, přezkoušení a aktivace zařízení
7. demontáže

Součástí doprojektování projektového souhrnného řešení (dPSŘ) bude vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem. Podle zákona o drahách č. 266/1994Sb. jsou ve stavbě stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhl. 177/1995Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný Drážní úřad. Předpokládaná doba zkušebního provozu je 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný Drážní úřad.

Předpoklad zahájení a ukončení prací je 07/2018 – 04/2019, výluka je naplánována na 5N v rámci již plánované 25N v termínu 09/2018.

B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje

Pro napájení nového RD PZS v km 24,981 bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 01.

Maximální předpokládaný celkový příkon elektrické přípojky pro RD v km 24,981 je 3 kW. Napojení stavby na rozvody plynu a vody není řešeno.

B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Součástí stavby nejsou žádné úpravy železničního spodku, tedy v rámci stavby nebude řešeno odvodnění ani napojení na kanalizaci. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody a ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

B.1.4.8 Napojení na dopravní systém

Jedná se o stávající železniční přejezd. Napojení na dopravní systém není v rámci této stavby řešeno.

B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

V rámci stavby není počítáno s náhradní výsadbou.

B.1.4.10 Bezpečnost práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení SŽDC (ČD), železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví zákon č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

Jsou zde stanoveny základní povinnosti, především se jedná:

- proškolení pracovníků, kteří stavební práce provádějí a obsluhují stavební stroje
- vést evidenci o školení
- opatřit pracovníky ochrannými pomůckami
- zajistit označení staveniště
- vypracovat technologický postup a seznámit s ním pracovníky
- provádět stavební práce osobami s odbornou způsobilostí
- před zahájením stavby nechat vytýčit správci průběh podzemních sítí
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí
- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 změna Z1 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Změna Z2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽDC Bp1. Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

Při stavební činnosti musí být technologie stavby volena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk, prašnost a vibrace.

Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci s železničními jeřáby a konat je za dozoru oprávněného pracovníka SŽDC (ČD). Stavba bude probíhat na trati Lochovice – Zadní Třebaň při výluce a i při nepřetržitém provozu a proto je třeba dodržovat předpis SŽDC Bp1.

B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení nebude doplněno dle vyhlášky 577/2004Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění železničního přejezdu v extravilánu.

B.1.4.12 Podmiňující předpoklady

Přeložky inženýrských sítí:

V dokladové části jsou uvedeny všechny známé inženýrské sítě, které se vyskytují v obvodu stavby. Po zjištění a zakreslení polohy stávajících sítí není nutné v rámci této stavby realizovat přeložky těchto sítí.

Připojení na stávající technické vybavení území:

Připojení na stávající technické vybavení území není v rámci této stavby řešeno. Při výstavbě PZS bude vybudována nová elektrická přípojka v rámci SO 01.

Jiná omezující opatření:

Nejsou předmětem stavby.

Zabezpečení vodního hospodářství:

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.1.4.13 Statické výpočty

V rámci stavby nejsou statické výpočty řešeny.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Posuzovací protokol č.j. 16103/2016-SŽDC-SSZ-UT2-Kes k přípravné dokumentaci a zde uvedené podmínky jsou splněny, úpravy a odchylky od předchozího stupně projektové dokumentace jsou projektovány v závislosti na vstupní poradě a dalších projednání.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

Obvod stavby se nachází převážně na pozemcích SŽDC, s.o., dále se obvod stavby nachází na pozemcích obce Lochovice, Povodí Vltavy s.p. a Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje. Veškeré stavbou dotčené pozemky se nacházejí v katastrálním území Lochovice [686468].

V rámci stavby je plánováno se vstupem na cizí pozemky.

Nedojde k trvalému záboru zemědělského ani půdního fondu.

Zřízení staveniště bude možné na pozemku SŽDC, s.o., předpokládaná plocha staveniště je cca 20m².

Staveniště je přístupné po veřejných komunikacích a z kolejí SŽDC s.o.

Území, v němž je stavba umístěna, je v ochranném pásmu železniční trati a nacházejí se zde inženýrské sítě.

Likvidace porostů:

Stavba bude prováděna pouze v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň.

Odstraňování odpadů:

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením vyhlášky č. 83/2016 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a dle katalogu odpadů. Odstraňování odpadů je prováděno dle vyhlášky č. 93/2016Sb. kterou se stanovuje Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady v kategorie O – ostatní, jedná se o číslo odpadu 170405 – železný šrot (výstražníků a skříní). A odpady N – nebezpečné, kde se jedná o číslo odpadu 170301 – odpad bitumenu a asfaltu, rozebrání živičného krytu zde nebude. Nebezpečné odpady jsou označeny „*“.

Stručný výtah odpadů:

Odpady vzniklé výkopovými pracemi:

- 17 01 01 – beton
- 17 01 02 – cihly
- 17 03 01* - asfaltové směsi obsahující dehet
- 17 03 02 – asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
- 17 05 03* - zemina a kamení obsahující nebezpečné látky
- 17 05 04 – zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
- 17 05 07* - štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé kolejovými úpravami:

- 17 01 01 – beton
- 17 02 04* – dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezp. látkami znečištěné
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 05 07* - štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé demontáží stávajících zařízení:

- 17 02 04* – dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezp. látkami znečištěné
- 17 04 01 – měď, bronz, mosaz
- 17 04 02 – hliník
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 04 07 – směsné kovy
- 17 04 09* - kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami
- 17 04 10* - kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky
- 17 04 11 – kabely neuvedené pod číslem 17 04 10

Likvidaci odpadů zajistí zhotovitel stavby na vlastní náklady. Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a všech jeho prováděcích předpisů.

Kategorizace a nakládání s použitými dřevěnými pražci

- u vyzískaného materiálu bude provedena kategorizace v souladu s předpisem SŽDC „S3 díl XV Železniční svršek – vyzískaný materiál železničního svršku“

- nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ z 20.5.2009.

- dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 (nařízení REACH) nemusí být použité dřevěné pražce vždy odpadem ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb. Jejich prodej a následné využití je možné dle podmínek a omezení stanovených nařízením REACH, příloha XVII, položka 31, odst. 2c.

- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici k jejich původnímu účelu a na které se nevztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 (nařízení REACH) je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložením na skládkách příslušné skupiny.

Odběr vzorku těženého materiálu (štěrk, zemina)

Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těženého materiálu (štěrk, zemina) a kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky vyhlášky č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. Výsledky uvedených rozborů je nutno doložit současně se základním popisem odpadů během jejich ukládání na skládku.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

V nákladech stavby je počítáno s odkupem pozemku parc. č. 472/5 v majetku Obce Lochovice. Stavba je umístěna na pozemcích SŽDC, s.o., Obce Lochovice a Středočeského kraje.

B.1.8 Výjimky z předpisů

V rámci technického řešení jednotlivých PS a SO nejsou pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů. Je nutné použít zavedené typy zařízení, v případě nezavedeného typu zařízení požádat o předběžné technické schválení a ověřovací provoz.

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standartu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na kolejích SŽDC.

B.2 Provozní a dopravní technologie

Kategorie dráhy:	Regionální
Traťový úsek:	Zadní Třebáň – Lochovice
Železniční trať:	Lochovice - Zadní Třebáň (715B)

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 24,981 na trati Lochovice - Zadní Třebáň. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“ a „B“ s jednou světelnou skříní s pozitivní signalizací a závorovým stojanem s celou závorou.

Výstražník bude vzhledem k místním poměrům umístěn na atypických základech TIIIZ a pro přístup udržujících pracovníků bude vybudována přístupová plošina se zábradlím. Nové základy budou osazeny do nových umístění. Z důvodu osazení bude proveden výkop, který bude částečně zasahovat i do stávající konstrukce vozovky. V takovém případě bude v místě výkopu zřízena nově konstrukce vozovky a obnova odvodnění bude-li stavbou ovlivněno.

Nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích jsou v rámci tohoto PS navrženy počítače náprav se směrovými výstupy a překlenutými počítačnými úseky. Počítače náprav PBLL2 a PBLL3 se směrovými výstupy budou umístěny min. 5m od hrany komunikace přejezdu. Dle provedených výpočtů přibližovacích úseků viz. bod 3.5. Výpočet PZS, bude pro spouštění výstrahy na přejezdu v lichém směru (od Zadní Třebáně) použit počítač náprav PBLL1, který bude z důvodu přepočtu rychlosti PZS z 50km/h na 60km/h v km 24,500 demontován a posunut do km 24,247. V sudém směru (od Lochovic) bude použit stávající počítač náprav PBLL5 v km 25,750. Výstroj počítačů náprav bude umístěna ve stávajícím RD PZS km 94,654. Zároveň bude v kolejišti provedena úprava zemnění jako ochrana proti přepětí nových počítačů.

Nová technologická část pro přejezd v km 24,981 bude umístěna do nového technologického domku (RD) v km 24,955, který bude umístěn vlevo ve směru staničení ve vzdálenosti 6m od osy koleje, tak aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdech. Rozhledové poměry jsou zakresleny na v. č. 0107. Nový RD bude zavedeného typu, betonový s automatickou regulací vnitřní teploty a bude umístěn na pozemku obce Lochovice. Obec Lochovice v současné době plánuje výstavbu chodníku a s tím spojenou výstavbu nového přechodu pro chodce přes železniční přejezd v km 24,981. Z tohoto důvodu bude nový RD připraven pro doplnění zabezpečovacího zařízení, které je plánováno v rámci výstavby chodníku obcí Lochovice.

Nové PZS bude zapojeno do systému DOZ v traťovém úseku Zdice - Protivín. Indikace budou použity stávající, které jsou umístěny na JOP v ŽST Březnice. V ŽST Lochovice je umístěna součtová indikace „pohotovostního stavu PZS“ na desce nouzových obsluh.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007. Záznamové zařízení musí umožňovat napojení k nadřazenému lokálnímu diagnostickému systému typu LDS - 3 a jako součást dodávky se požaduje i zařízení pro snímání výstupních dat.

Pro přenos informací a pro napojení počítačů náprav budou mezi novým RD PZS km 24,981 (TL1) a stávajícím RD PZS km 94,654 (ZL9) položeny nové kabely č. 602, 603 a 802. Zároveň bude v rámci výkopových prací položen i nový kabel k předvěsti PřTL a nový napájecí kabel č. 901. Typy kabelů jsou blíže specifikovány v bodě 3.6. Kabelizace.

PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

Přejezd nebude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004.

Dále bude provedeno připojení nového telefonního objektu VTO, který bude umístěn na novém RD se skříňkou místního ovládání přejezdu, na venkovní stěně v místě zajištění viditelnosti na železniční přejezd.

Pro napájení nového RD PZS km 24,981 (TL1) je navrženo využít stávající elektrickou přípojku v ŽST Lochovice, ze které je rovněž napojen RD PZS km 94,654 (ZL9). V rámci SO 01 bude položen nový napájecí kabel č. 901 typu AYKY-J 4x50mm² místo stávajícího napájecího kabelu č. 302 typu AYKY 4x25mm², který bude demontován a bude vybudován nový rozvaděč KS 09 u RD PZS km 94,654 (ZL9) místo stávajícího rozvaděče KS 09. Elektrická přípojka je řešena v rámci samostatného stavebního souboru SO 01.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována. Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC (ČD), zejména dle předpisu T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

B.3 Vliv na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

B.3.2 Životní prostředí a odpady

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se tyto činnosti omezují a odstraňují.

Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92 Sb. a v souladu s ním (zejména § 9,11,17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Vlivem investice navržené v rámci stavby, která bude realizována na pozemcích SŽDC s.o., Obce Lochovice a Středočeského kraje se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám nedojde ke zhoršení životního prostředí.

Posouzení vlivu na životní prostředí:

Jelikož se jedná o výstavbu nového zabezpečovacího zařízení, která bude realizována převážně v současných hranicích pozemků SŽDC s.o. a z menší části na pozemcích Obce Lochovice a Středočeského kraje. Dle vyjádření č.j.: 142706/2016/KUSK ze dne 4.10.2016 „K předložené žádosti Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán příslušný dle § 22 Zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění, sděluje, že podle § 4 odst. 1 písm. c) cit. zákona, **se nejedná o významnou změnu**. Cílový stav po realizaci - druh traktu, kategorie trati, hmotnost na nápravu a prostorová průchodnost zůstávají shodné s počátečním stavem před výstavbou, nedojde tedy ke změně kategorie dráhy. Není tedy významně zvýšena kapacita a rozsah, ani se výrazně nemění technologie, řízení provozu nebo způsob užívání. Rekonstrukci

železničního přejezdu dojde k zajištění provozuschopného a bezpečného železničního přejezdu. Realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Vyjádření je v souladu i s výkladem MŽP, uvedeným v dopisu OPVI MŽP č.j.: 63592/ENV/06 ze dne 13. 9. 2006 v němž je sděleno, že pro účely zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, je třeba pojem „rekonstrukce“ ve smyslu přílohy č. 1, kategorie II, bodu 9.2 Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť, zákona chápat jako záměr spočívající ve stavební úpravě, která odpovídá změně záměru podle §4 odst. 1 písm. c) tohoto zákona, tzn., pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah, nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání a současně pokud se pro takovýto záměr vyžaduje územní rozhodnutí či jeho změna.“

Ochrana vod a ovzduší:

S povrchovými vodami bude nakládáno podle čl.2, §6 zákona č.254 /2001 (Vodní zákon), přičemž nedojde k ohrožení jakosti vody a nebudou zhoršeny odtokové poměry.

Podzemních vod se stavba nedotkne.

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

Ochrana přírody a krajiny:

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy převážně na drážním pozemku. V prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň, v rámci této stavby tak nedojde k jejímu kácení. V případě, nutnosti bude provedeno pouze vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil.

Dendrologie:

Kácení náletových dřevin je řešeno novelou zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny provedená zákonem č. 349/2009 Sb., nabývající účinnosti 1.12.2009, kde §8 upravuje kácení dřevin rostoucích mimo les.

Dle vyhlášky 189/2013 Sb. ze dne 27. 6. 2016 o ochraně dřevin a povolování jejich kácení vydané Ministerstvem životního prostředí je dle §3 možné bez nutnosti povolení odstranit dřeviny:

- a) pro dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí
- b) pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m²
- c) pro ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada, zastavěná plocha a nádvoří nebo ostatní plocha se způsobem využití pozemku zeleň

V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty, nenachází se zde ani významné krajinné prvky nebo stromořadí.

Hluk a vibrace:

V rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Předpokládá se, že stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. V době nočního klidu od

21:00 do 7:00 mohou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor. Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65dB pro dobu od 7:00 do 21:00 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

Rozptylová studie:

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Pouze v průběhu realizace stavby dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem zemních prací. Součástí stavby není recyklace šterkového lože, a proto není nutné zpracovávat rozptylovou studii.

Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu:

Při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a LPF.

Zabezpečení vodního hospodářství:

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Péče o životní prostředí:

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Pouze v průběhu realizace stavby dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem zemních prací.

V prostoru výstavby se nenachází stávající vzrostlé dřeviny. Nepředpokládá se kácení vzrostlých dřevin. Případné kácení dřevin je řešeno novelou zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny provedená zákonem č. 349/2009 Sb., nabývající účinnosti 1.12.2009, kde §8 upravuje kácení dřevin rostoucích mimo les. Výkopy v oblasti dřevin nutno provádět ručně (ochrana stromů při stavbě dle ČSN DIN 18 920) - ochranné pásmo 2 metry od paty kmene - při nemožnosti dodržení tohoto pásma opatrně odkrýt kořeny stromu v šířce výkopu, silné kořeny zakrýt vlhkým hadrem, trubky provléci pod kořeny stromu v chrániče z PVC průměru cca 90 mm, výkop po pokládce trubek pro optické kabely urychleně zahrnout a provést zálivku kořenů vodou. Při poškození kořeny začistit hladkým řezem a ošetřit vhodným přípravkem fungicidu. Při hrozícím poškození kmene stromu provést provizorní dřevěné obednění kmene. Konkrétní stávající porosty v dané lokalitě je nutno respektovat.

Při realizaci kabelové trasy v oblastech ochranných pásem vodních toků a zdrojů a v chráněných územích se doporučuje požádat o dozor zástupce ŽP, správce vodních toků apod.

Z hlediska ochrany životního prostředí je třeba, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly zbytečně ponechávány v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny dle ČSN

65 6060 tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanysty ocelový, dopravní konve, kanysty z tenkého plechu, drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbu do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

Při náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření, rozlitého produktu zachytit a zneškodnit.

zastavení úniku - zabránit utěsněním otvoru, trhlin, uzavřením ventilů, zachycováním kapaliny z havarovaných prostředků do různých nádob, vyčerpáním kapaliny z havarovaného prostředku.

lokalizace úniku - zastavit rozlévání již vyteklé kapaliny hrázkováním zaplaveného území např. trámy, přechodným přehrazením příkopů, v případě většího rozsahu přivolat příslušníky profesionálního Hasičského záchranného sboru.

odstranění uniklých RPL - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jám, a odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VAPEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasáklý absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina se odveze ke spálení.

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět Městský úřad v Hořovicích - odbor životního prostředí a HZS Středočeského kraje. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

Hlášení havárie:

Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět:

- **Hasičskou záchrannou službu SŽDC s.o.**
- **HZS Středočeského kraje**
- **Povodí Vltavy s.p.**
- **Městský úřad Hořovice, odbor ŽP (příslušný vodoprávní úřad)**
- **Policie ČR**

Je potřeba nahlásit rozsah znečištění (úniku), druh látky a čas úniku.

Do stavebního deníku je nutno uvést rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob odstranění.

Základní telefonické kontakty:

organizace	typ kontaktu	telefon
Hasičská záchranná služba SŽDC – Plzeň	Operační středisko	972 235 106
	Tísňové telefonní číslo	150
HZS Středočeského kraje - Požární stanice Hořovice	kontakt na požární stanici	950 842 011
Hasičský záchranný sbor	Tísňová linka	150
Centrální vodohospodářský dispečink		257 329 425, 724 067 719
Povodí Vltavy s.p.		221 401 111, 257 329 425, mobil: 724 067 719
Městský úřad Hořovice,	Mgr. Jana Kasíková	311 545 377

odbor životního prostředí		
Policie ČR - Obvodní oddělení Hořovice	kontakt na obvodní oddělení	974 872 710, 602 262 099
Krajské ředitelství policie Středočeského kraje (Hořovice)		974 872 710
Policie ČR	Tísňová linka	158

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Povodňový a havarijný plán je součástí projektové dokumentace v tomto stupni (PSŘ) s kapitole F. Zásady organizace výstavby, část k).

Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

Z hlediska civilní obrany nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

Z hlediska požární ochrany prostoru stavby:

Realizace a provoz stavby nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany.

Stavba bude vybudována z nesnadno hořlavých látek a nehořlavých materiálů. Případný požár v prostoru stavby by byl likvidován profesionálními jednotkami HZS Středočeského kraje v součinnosti s HZS SŽDC s ohledem na požární poplachový plán.

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

Při montáži smršťovacích kabelových spojek je nutné dbát na používání bezplamenné technologie, obzvláště v uzavřených prostorech.

Veškeré kabelové prostupy do objektů a v objektech budou protipožárně utěsněny dle ČSN. Realizací a provozem této stavby nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.

Z hlediska ochrany bezpečnosti práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem SŽDC (ČD) a ČSN a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky zákona a vyhlášky:

- zákon č. 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- ČSN 33 0050-603 změna Z1 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Opr.1 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu Bp1. Pro práce prováděné mechanizmy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanizmy.

Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení

Stavba se nachází na neelektrifikované trati a mimo dosah vlivu energetických vedení vn a vvn. Energetická vedení nn musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem SŽDC, s.o.. Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

Zvláštní požadavky na následnou dokumentaci

Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

Požadavky na zhotovitele stavby z pohledu odolnosti a zabezpečení stavby

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby všechny doklady k reléovému domku ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce. Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude výše uvedeným zejména doloženo:

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: požární odolnost RE/ 30 minut
 - stěna: požární odolnost RE/ 30 minut
 - strop: „požární odolnost REI 30 minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
 2. Konstruktivní systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1
 3. Třída reakce na oheň - A1,A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro Zateplovací systém
 4. Chování při vnějším požáru
- střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3)
 - okolí do vzdálenosti 5m – trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek
 - příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:

- a) požární odolnosti
- b) druhu nebo typu ucpávky
- c) datu provedení
- d) firmě, adrese a jménu zhotovitele
- e) označení výrobce systému

Dále zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

B.5. Energetické výpočty

V rámci této dokumentace není řešeno.

B.6. Protikorozní ochrana

Stavba se nachází na neelektrifikované trati. Energetická vedení NN musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem SŽDC (ČD). Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

B.7. Graf dynamického průběhu rychlostí

V rámci této dokumentace není řešeno.

B.8. Dopravní opatření

Mimořádná dopravní opatření v době výstavby nejsou potřeba.

Předpokládaná doba výluk:

- 5 dnů nepřetržitá výluka s využitím víkendu
- 2 dny denní výluka 10 hodin pro přípravné a dokončovací práce

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle POV přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, která je plánovaná v rámci 25N výluky na 09/2018, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Současně s aktivací nového PZS dojde k odstranění omezení traťové rychlosti přes přejezd a zavedení traťové rychlosti. Železniční doprava bude po dobu výstavby a úprav na železničním spodku a svršku nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

Silniční uzavírka přejezdu:

10 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb. Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržité výluky je součástí projektové dokumentace v části H. Doklady.

B.9. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nachází ve vzdálenosti do 50m od lesa.

B.10. Úspora energie a ochrana tepla

V rámci stavby bude použit nový technologický domek s tepelnou izolací.

B.11. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

V rámci stavby není řešeno.

B.12. Ochrana obyvatelstva

Zhotovitel stavby zajistí:

- ohraničení staveniště. Budou prováděny zábory pásem a zároveň budou výkopy v zastavěných částech obcí opatřeny zábranami proti pádu chodců.
- v souvislosti s prováděním prací nedojde k ohrožení bezpečnosti provozu na přilehlých komunikacích ani k ohrožení bezpečnosti chodců.

Z hlediska ochrany obyvatelstva nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

B.13. Bezbariérové užívání

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standartu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na kolejích SŽDC.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- železniční přejezd není řešený jako bezbariérový jelikož se v jeho blízkosti nepohybují chodci

Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

- schéma přejezdového zařízení nebude doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění železničního přejezdu v extravilánu

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezd je vybaven světelným PZS

Seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení užívání informačních systémů:

- v rámci stavby není řešeno

Zpracoval: Bc. Vladimír Nový

Firma: KTA technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň
jednatel Ing. Irena Hrnčířová